



Znak sprawy: DDP-2.0530.9.2021

ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Minister Infrastruktury działając na podstawie art. 13 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) zawiadamia, że złożona przez Panów petycja w imieniu Stowarzyszeń „Nie tędy droga” i Eko-Glinianka z dnia 14 września 2021 r. w sprawie odstąpienia od planowania przebiegu Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej (OAW) przez tereny gmin Wiązowna, Dębe Wielkie i Otwock została rozpatrzona.

Na wstępie warto zaznaczyć, że wszystkie uwagi i wnioski względem procesu przygotowawczego do realizacji OAW są skrupulatnie analizowane przez Ministerstwo. W kontekście realizacji OAW niezmiernie istotna jest bowiem wymiana informacji, proces konsultacji z bezpośrednio zainteresowanymi samorządami, stowarzyszeniami i społecznościami lokalnymi. Realizacja tak ważnej inwestycji nie może odbyć się bez wzięcia pod uwagę tych istotnych wniosków i uwag.

Argumenty środowiskowe, ekonomiczne i społeczne

Postulowane w uzasadnieniu do przedłożonej petycji argumenty środowiskowe, ekonomiczne i społeczne znalazły swój wyraz w opracowanym Studium Korytarzowym. Porównawcza analiza wielokryterialna w ramach Studium Korytarzowego wskazała korytarz, który wypadł najkorzystniej pod względem grup kryteriów.

Kryteria uwzględnione w analizie podzielone zostały na 4 grupy. Były to odpowiednio: kryteria techniczne, ekonomiczne, środowiskowe i społeczne oraz kryteria sieciowe. Na wskazane grupy złożyło się łącznie 19 kryteriów cząstkowych.

Kryteria techniczne objęły następujące kryteria cząstkowe:

- Natężenie ruchu na projektowanej trasie wyrażone w pojazdach na dobę oraz rozumiane jako średnioważona (długością odcinków między węzłami/skrzyżowaniami) wielkość Średniego Dobowego Ruchu Roczego (SDRR) pojazdów ogółem na projektowanej trasie, w 10. roku po oddaniu danej drogi do eksploatacji;
- Natężenie ruchu ciężkiego na projektowanej trasie wyrażone w pojazdach na dobę i rozumiane jako średnioważona (długością odcinków między węzłami/skrzyżowaniami) wielkość Średniego Dobowego Ruchu Roczego (SDRR) pojazdów ciężkich na projektowanej trasie w 10. roku po oddaniu danej drogi do eksploatacji;
- Natężenie ruchu pozostające na zastępowanym ciągu drogowym wyrażone w procentach, czyli porównanie wariantu bez inwestycji z wariantem z inwestycją;
- Przejście przez obszary z niekorzystnymi warunkami gruntowo-wodnymi [km];
- Wykorzystanie rezerw terenowych, zidentyfikowanych w opracowaniach planistycznych [km].

Kryteria ekonomiczne objęły z kolei następujące kryteria cząstkowe:

- Nakłady inwestycyjne wyrażone w milionach PLN rozumiane jako sumaryczne nakłady inwestycyjne na przygotowanie i realizację inwestycji (brutto), z rezerwą na nieprzewidziane wydatki;
- Wskaźnik kosztowy na 1 km wyrażony w milionach PLN/km, czyli średnie nakłady inwestycyjne (na 1 km analizowanej inwestycji drogowej) niezbędne do przygotowania i realizacji inwestycji;

niepodległa

POLSKA
STURGIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

- EIRR [%] czyli Ekonomiczną wewnętrzną stopę zwrotu z inwestycji rozumianą jako wartość stopy dyskontowej, przy której suma korzyści netto będzie równa sumie nakładów netto;
- Oszczędność czasu wyrażoną w milionach PLN czyli sumaryczną wartość oszczędności czasu podróży na analizowanym obszarze, powstałych w wyniku realizacji inwestycji, w okresie referencyjnym;
- ENPV [%] rozumianą jako Ekonomiczną bieżącą wartość netto inwestycji – sumę korzyści społecznych wywołanych funkcjonowaniem analizowanej inwestycji drogowej.

Do kryteriów cząstkowych składających się na kryteria środowiskowe i społeczne zaliczono natomiast ewentualne kolizje z obszarami Natura 2000 i obszarami chronionymi, przejście przez obszary zabudowy, emisję CO₂, liczbę miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze oraz rozcięcie więzi społecznych.

Liczba miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze objęła miasta zlokalizowane w korytarzu 30 km do nowej drogi, natomiast rozcięcie więzi społecznych dotyczyło sumarycznej liczby przecięć projektowanej trasy przez ciągi dróg powiatowych, gminnych i pozostałych (wewnętrznych).

Ostatnią z grup kryteriów stanowiły kryteria sieciowe. Składały się na nie następujące kryteria cząstkowe:

- Dostępność demograficzna korytarza rozumiana jako liczba gmin miejskich (w tym miast na prawach powiatu) i miejsko-wiejskich w korytarzu drogi (30 km od osi projektowanego wariantu drogi);
- Udział podróży dalekich wyrażony w procentach rozumiany jako średnioważony, długościami odcinków nowej trasy, udział podróży dalekich (o długości powyżej 70 km) w SDRR, w 10. roku eksploatacji, na analizowanym wariantcie przebiegu trasy;
- Zmiana długości sieci dróg krajowych po realizacji inwestycji;
- Rozbudowa sieci dróg samorządowych na potrzeby obsługi węzłów rozumiana jako łączna długość nowych odcinków dróg innych kategorii niż krajowe budowanych z powodu lokalizacji węzła poza dotychczasowym przebiegiem drogi krzyżującej się z projektowaną drogą krajową.

Preferowany wariant korytarza

Powyższe czynniki wzięte pod uwagę w procesie przygotowania Studium Korytarzowego wskazują na dogłębność dokonanej analizy także w zakresie środowiskowym, ekonomicznym i społecznym. Dokonana analiza miała wpływ na wybór preferowanego wariantu korytarza dla inwestycji. Przy tej okazji należy podkreślić, że obecny etap prac nad Obwodnicą Aglomeracji Warszawskiej nie precyzuje dokładnego przebiegu przyszłej trasy. Warianty korytarza wyznaczone w ramach opracowania studium korytarzowego objęte będą szczegółowymi analizami na etapie przygotowywania Studium Ekonomiczno-Techniczno-Środowiskowego. Analizy te pozwolą wziąć pod uwagę wszelkie dostępne rozwiązania dotyczące przebiegu. Każdy głos mieszkańców, stowarzyszeń i samorządów zostanie wzięty pod uwagę. Obecnie nie można wykluczyć ani potwierdzić tego, że Studium Ekonomiczno-Techniczno-Środowiskowe zostanie opracowane dla wariantu korytarza innego niż najkorzystniejszy.

Potencjalne wyznaczenie korytarza OAW A50 w śladzie zbliżonym do DK50

Kwestia wykorzystania przebiegu DK50 stanowiła przedmiot zainteresowania GDDKiA na etapie analizy sieciowej poprzedzającej etap opracowania Studium Korytarzowego. Zakładany przekrój autostrady A50 to dwie jezdnie po trzy pasy ruchu (2x3) z równoległymi dodatkowymi jezdniami dla obsługi ruchu lokalnego. Powoduje to ograniczone możliwości wpisania jej w istniejącą drogę krajową nr 50 o standardzie drogi klasy głównej przyspieszonej (GP). Projektowane warunki techniczne zakładają konieczność uzyskania większych promieni łuków poziomych i długości odcinków prostych między łukami co warunkuje miejscami konieczność poprowadzenia trasy nowym przebiegiem. Należy pamiętać także o tym, że konieczne poszerzenie i korekty przebiegu mogłyby spowodować liczne zaburzenia zabudowy sąsiadującej z istniejącą drogą krajową nr 50.

Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej – dalsze prace projektowe

Prowadzenie dalszych prac projektowych dotyczących budowy Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej może być prowadzone wyłącznie po zabezpieczeniu środków finansowych przeznaczonych na ten cel. Odbywa się to w drodze uzgodnienia przez Ministra Infrastruktury Programów Inwestycji. Dopiero uzgodnienie Programów Inwestycji umożliwi rozpoczęcie kolejnego etapu prac, czyli wyłonienia wykonawców Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STeŚ). 3 sierpnia br. uzgodniony został przez Ministra Infrastruktury Program Inwestycji dla części zachodnio-południowej Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej

obejmującej odcinek zachodni (w ciągu S50 o długości ok. 77 km) oraz odcinek południowy (w ciągu A50 o długości ok. 64 km), co umożliwi ogłoszenie przetargu na opracowanie STEŚ dla przedmiotowego odcinka. Dla dalszej części OAW, dla której preferowany wariant korytarza przebiegał m.in. w sąsiedztwie gmin Wiązowna, Dębe Wielkie i Otwock ponownie analizowane będą istniejące korytarze i uwarunkowania sieciowe, co stanowi wyjście naprzeciw oczekiwaniom społecznym, w tym oczekiwaniu aktywnie działających na rzecz tego postulatu stowarzyszeń.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy o petycjach sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia

MINISTRA INFRASTRUKTURY

Agnieszka Krupa

Zastępca Dyrektora

Departamentu Dróg Publicznych

Otrzymują:

Informacja na temat przetwarzania danych osobowych

Zgodnie z art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1), informuję, że:

- 1) administratorem Panów danych osobowych jest *minister właściwy do spraw transportu* z siedzibą w Warszawie, przy ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, zwany dalej „Administratorem danych”;
- 2) Panów dane osobowe przetwarzane będą w celu rozpatrzenia petycji na podstawie ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) oraz ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2020 r. poz. 256, z późn. zm.)
- 3) podstawą przetwarzania Panów danych osobowych jest konieczność wypełnienia obowiązków prawnych ciążących na Administratorze danych wynikających z ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach oraz ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego. W przypadku wyrażenia przez Panów zgody na udostępnienie imienia i nazwiska na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub urzędu go obsługującego, podstawą prawną przetwarzania jest udzielona zgoda;
- 4) Administrator danych przewiduje możliwość powierzenia przetwarzania danych innym podmiotom świadczącym na rzecz Administratora danych usługi z zakresu IT;
- 5) podanie danych osobowych jest dobrowolne, ale konsekwencją niepodania danych będzie pozostawienie petycji bez rozpoznania zgodnie z art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach;
- 6) posiadają Panowie prawo do:
 - żądania dostępu do treści swoich danych osobowych, ich sprostowania lub ograniczenia przetwarzania,
 - wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania danych osobowych w zakresie w jakim przetwarzanie nie wynika z obowiązku prawnego ciążącego na Administratorze danych,
 - cofnięcia zgody i usunięcia danych w zakresie udostępnienia imienia i nazwiska na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub urzędu go obsługującego, co jednak nie będzie miało wpływu na zgodność z prawem przetwarzania, którego dokonano na podstawie zgody przed jej wycofaniem,
 - wniesienia skargi do organu nadzorczego - Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
- 7) Panów dane osobowe nie podlegają zautomatyzowanemu podejmowaniu decyzji, w tym profilowaniu;
- 8) Panów dane osobowe w zakresie rozpatrywania petycji będą przechowywane przez Administratora danych przez okres niezbędny do załatwienia sprawy, a następnie przez okres 25 lat, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz.U. z 2020 r. poz. 164), po tym czasie wraz z dokumentacją zostaną przekazane do właściwego archiwum państwowego jako materiał archiwalny;
- 9) dane kontaktowe do Inspektora ochrony danych w Ministerstwie Infrastruktury: Inspektor ochrony danych, Ministerstwo Infrastruktury, ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, adres e-mail: inspektor.RODO@mi.gov.pl. Z Inspektorem ochrony danych można się kontaktować we wszystkich sprawach dotyczących przetwarzania przez Administratora Panów danych osobowych oraz korzystania z praw związanych z tym przetwarzaniem danych.